

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In Re Application of

Thomas Buchholz et al.

Group Art Unit:

Serial No. Applied For

Examiner:

Filed: February 19, 2004

For: DEVICE FOR REGULATING ROTATIONAL SPEED OF THE DRIVEN
ROTOR OF A VISCOSITY COUPLING

Attorney Docket No: BWA 0262 PUS

I hereby certify that this correspondence is being deposited with the United States Postal Service as "Express Mail" under Label No. EV 365521366 US US in an envelope addressed to: Mail Stop Patent Application, Commissioner for Patents, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22313-1450 on:

February 19, 2004
Date of Deposit


Signature

CLAIM FOR FOREIGN PRIORITY BENEFITS

Box Patent Application
Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

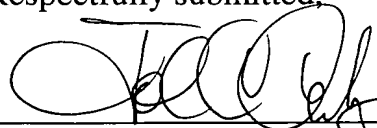
Sir:

I hereby claim foreign priority benefits under 35 USC §119(a)-(d) or 365(b) of any foreign application(s) for patent or inventor's certificate, or 365(a) of any PCT International Application which designated at least one country other than the United States of America, listed below and have also identified below any foreign application for patent or inventor's certificate, or of any PCT International Application having a filing date before that of the application on which priority is claimed:

Prior Foreign Application(s):

			Priority Claimed		Certified Copy Attached
<u>103 07 106.7-51</u>	<u>Germany</u>	<u>19 Feb 2004</u>	<u>Yes</u>	No	<u>Yes</u> No
(Number)	(Country)	(Day/Month/Year Filed)			

Respectfully submitted,



John A. Artz, Reg. No. 25,824
28333 Telegraph Road, Ste. 250
Southfield, MI 48034
(248) 223-9500

Date: February 19, 2004



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 103 07 106.7

Anmeldetag: 19. Februar 2003

Anmelder/Inhaber: BorgWamer, Inc.,
Auburn Hills, Mich./US

Bezeichnung: Vorrichtung zur Regelung der Drehzahl des
Abtriebsdrehteils einer Viskositätskupplung

IPC: F 16 D 48/06

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 09. Oktober 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Scholz'. The signature is written in a cursive, somewhat stylized script.

Scholz



WESTPHAL · MUSSGNUG & PARTNER
Patentanwälte · European Patent Attorneys

BorgWarner, Inc.

Powertrain Technical Center
3800 Automation Drive, Ste. 100
Auburn Hills, MI 48236-1782

USA

- Patentanmeldung -

Vorrichtung zur Regelung der Drehzahl des Abtriebsdrehteils einer Viskositätskupplung

Beschreibung

Vorrichtung zur Regelung der Drehzahl des Abtriebdrehteils einer Viskositätskupplung

5

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Regelung der Drehzahl des Abtriebdrehteils einer Viskositätskupplung eines Kraftfahrzeug-Kühlsystems, insbesondere des Lüfters des Kühlsystems gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Bei Kraftfahrzeug-Kühlsystemen werden Viskositätskupplungen, das heißt Flüssigkeitsreibungskupplungen verwendet, um angetriebene Teile des Kühlsystems, insbesondere einen Lüfter an den Fahrzeugmotor anzukuppeln und durch diesen anzutreiben. Um die Drehzahl des Abtriebdrehteils der Viskositätskupplung, z.B. des Lüfters auf einem optimalen Wert zu halten, wird die der Viskositätskupplung zugeführte Menge der wirksamen Scherflüssigkeit über eine Stelleinheit, z.B. ein Ventil gesteuert.

Aus der US 6,079,536 ist es bekannt, die Drehzahl des Abtriebdrehteils der Viskositätskupplung mittels eines Reglers zu regeln, der der Stelleinheit ein Stellsignal zuführt, welches von einem gemessenen Ist-Drehzahlwert abhängt.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Vorrichtung der eingangs genannten Gattung so zu verbessern, dass eine höhere Betriebssicherheit gewährleistet ist.

30

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß gelöst durch eine Vorrichtung mit den Merkmalen des Anspruchs 1.

Vorteilhafte Ausführungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen angegeben.

Erfindungsgemäß wird die Drehzahl des Abtriebdrehteils der Viskositätskupplung zum einen in der bekannten Weise in einem Regelkreis (closed loop control) geregelt, wobei der gemessene Ist-Drehzahlwert auf einen vorgegebenen Soll-Drehzahlwert geregelt wird. Zusätzlich zu diesem Regelkreis kann die Drehzahl jedoch auch auf den vorgegebenen Soll-Drehzahlwert gesteuert werden (open loop control). Hierzu wird der Stelleinheit das Stellsignal über eine Schalteinheit zugeführt, die zwischen zwei Schaltstellungen umschaltbar ist. In der ersten Schaltstellung wird der Stelleinheit das Stellsignal des Reglers zugeführt, so dass die Drehzahl des Abtriebdrehteils auf den vorgegebenen Wert geregelt wird. In der zweiten Schaltstellung wird der Stelleinheit ein vorgegebenes Stellsignal zugeführt, so dass die Drehzahl auf den vorgegebenen Soll-Wert gesteuert wird, ohne dass eine Rückkopplung eines gemessenen Ist-Drehzahlwertes erfolgt. Die Schalteinheit schaltet automatisch in die zweite Schaltstellung um, wenn kein Ist-Drehzahlmesswert des Abtriebdrehteils vorliegt.

Durch die erfindungsgemäße Vorrichtung ergibt sich eine verbesserte Betriebssicherheit des Kühlsystems. Solange der Regelkreis störungsfrei arbeitet, wird die Drehzahl und damit die Kühlung des Systems auf den vorgegebenen optimalen Wert geregelt. Fällt der Ist-Drehzahlwert aus, z.B. weil der die Ist-Drehzahl messende Sensor defekt ist, so schaltet die Vorrichtung von der Regelung auf die Steuerung um, so dass eine weitere Funktion des Kühlsystems gewährleistet ist, auch wenn die optimalen Bedingungen nicht genau geregelt werden.

In vielen Anwendungsfällen, wie sie z.B. auch in der US 6,079,536 beschrieben sind, erfolgt eine kaskadierte Regelung der Viskositätskupplung. In einem ersten Temperaturregler wird aus der gemessenen Ist-Temperatur des Kühlsystems und den Betriebsbedingungen des Fahrzeugmotors eine Soll-Drehzahl berechnet. Ein nachgeschalteter Drehzahl-Regler regelt die Ist-Drehzahl des Abtriebdrehteils der Viskositätskupplung auf diese Soll-Drehzahl. In einer solchen Ausführung ergibt sich durch die Erfindung der zusätzliche Vorteil, dass die Berechnung der Soll-Drehzahl in dem Temperaturregler in gleicher Weise und mit derselben Software durchgeführt werden kann unabhängig davon, ob eine nachgeschaltete Drehzahl-Regelung erfolgt oder nicht. Ist eine Ist-Drehzahlmessung des Abtriebdrehteils der Viskositätskupplung bei dem Kraftfahrzeug-Kühlsystem vorhanden, so erfolgt eine Regelung der Drehzahl über den erfindungsgemäßen Regler. Weist das Kraftfahrzeug-Kühlsystem eine solche Ist-Drehzahlmessung nicht auf, so schaltet die Schalteinheit automatisch auf den Steuerbetrieb um und die Drehzahl wird auf den von der Temperatur-Regelung vorgegebenen Soll-Drehzahlwert gesteuert. Der Regelkreis bleibt dabei außer Funktion. Dadurch ergibt sich für den Motorenhersteller der Vorteil, dass dieselbe Vorrichtung und dieselbe Software verwendet werden können bei Viskositätskupplungen mit einer Ist-Drehzahlmessung und ohne eine solche Ist-Drehzahlmessung.

Im Folgenden wird die Erfindung anhand eines in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiels näher erläutert. Dabei zeigt die einzige Figur schematisch die Vorrichtung zur Regelung der Drehzahl des Abtriebdrehteils einer Viskositätskupplung.

Der Lüfter eines Kraftfahrzeug-Kühlsystems wird von dem Kraftfahrzeugmotor über eine Viskositätskupplung (Flüssigkeitsreibungskupplung) angetrieben. Die Drehzahl des Lüfters wird durch den Zuschaltgrad (engagement) der Viskositätskupplung geregelt. Hierzu wird über eine Stelleinheit, z.B. eine Ventileinheit die Menge der Scherflüssigkeit gesteuert, die dem Arbeitsraum der Viskositätskupplung zugeführt und damit wirksam wird. Die Stelleinheit wird durch ein Stellsignal 10 gesteuert, insbesondere durch ein pulsweitenmoduliertes getaktes Signal PWM, um die Drehzahl auf die durch den Temperaturregler vorgegebene Solldrehzahl zu regeln.

Einem Steuerkennfeld 12 werden Motordaten, z.B. die Motordrehzahl 14 (input speed), und eine von dem Temperaturregler vorgegebene Zuschaltanforderung 16 (engagement demand) zugeführt. Anhand des gespeicherten Kennfeldes 12 wird aus diesen Größen ein pulsweitenmoduliertes Solldrehzahl-Stellsignal GPWM errechnet. Dieses Solldrehzahl-Stellsignal GPWM wird einem Eingang 18 eines schnellen Reglers 20 zugeführt, der als PID-Regler ausgebildet ist. Über einen weiteren Eingang 22 wird dem Regler 20 ein Drehzahl-Abweichungssignal 24 (error speed) zugeführt. Dieses Drehzahl-Abweichungssignal 24 entspricht der Regelabweichung der mittels eines Sensors gemessenen Ist-Drehzahl des Abtriebsdrehteils der Viskositätskupplung von der Soll-Drehzahl GPMW. Der Regler 20 passt das zugeführte Stellsignal GPWM über seine P-, I-, D-Funktion solange an, bis die Regelabweichung (error speed) Null ist. Dieses angepasste Stellsignal gibt der Regler 20 über seinen Ausgang 26 als Stellsignal für die Stelleinheit aus.

Vor der Stelleinheit ist eine Schalteinheit 28 (switch) angeordnet, die zwei Schaltstellungen aufweist. In einer ersten Schaltstellung wird das von dem Ausgang 26 des Reglers 20 kom-

mende Stellsignal der Stelleinheit zugeführt. In einer zweiten Schaltstellung, die in der Zeichnung eingezeichnet ist, wird das Solldrehzahl-Stellsignal GPWM des Steuerkennfeldes 12 über eine den Regler 20 überbrückende Bypass-Leitung direkt der Stelleinheit zugeführt.

Die Schalteinheit 28 wird über einen Steuereingang 30 zwischen der ersten Schaltstellung und der zweiten Schaltstellung umgeschaltet. Hierzu wird das durch den Sensor an dem Abtriebsdreh-
teil der Viskositätskupplung gemessene Ist-Drehzahlsignal 32 (fan speed) einem Differenz-Operationsverstärker 34 (Rel. Operator) zugeführt. Der Differenz-Operationsverstärker 34 stellt durch Vergleich mit einem Null-Pegel fest, ob ein Ist-Drehzahlsignal 32 vorhanden ist oder nicht. Ist das Ist-Drehzahlsignal 32 vorhanden, so schaltet der Differenz-Operationsverstärker 34 die Schalteinheit 28 in die erste Schaltstellung, so dass der geschlossene Regelkreis des Reglers 20 wirksam wird, der die Drehzahl des Abtriebsdreh-
teils der Viskositätskupplung auf die Solldrehzahl GPWM regelt. Stellt der Differenz-Operationsverstärker 34 kein Ist-Drehzahlsignal 32 fest, so schaltet der Differenz-Operationsverstärker 34 die Schalteinheit 28 auf die zweite Schaltstellung um, in welcher der Regler 20 überbrückt wird und die Stelleinheit entsprechend der Soll-Drehzahl GPWM des Steuerkennfeldes 12 gesteuert wird.

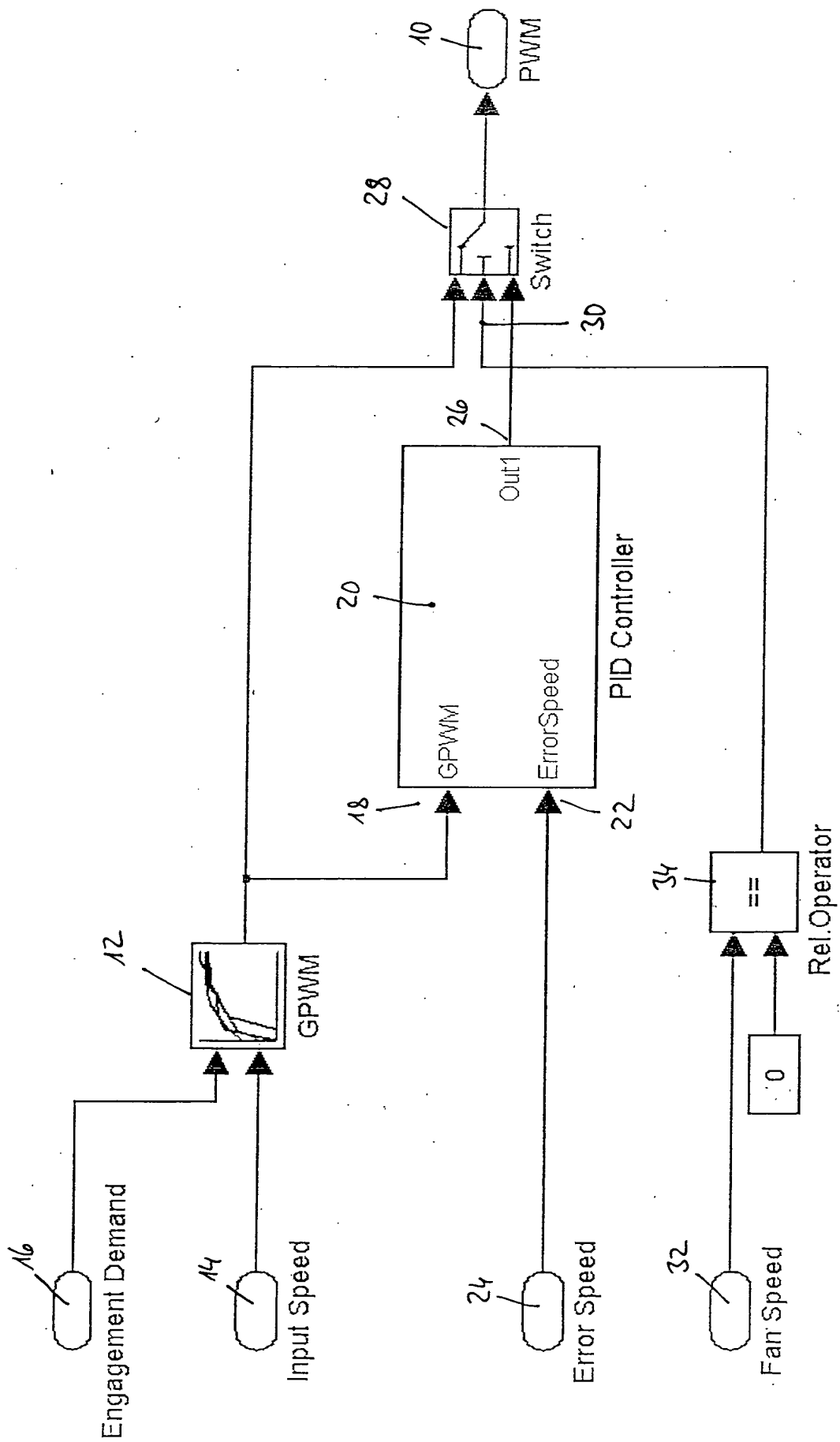
Weist die Viskositätskupplung einen Sensor zur Messung der Drehzahl ihres Abtriebsdreh-
teils auf, so kann die Drehzahl über den geschlossenen Regelkreis des Reglers 20 auf den vorgegebenen Sollwert geregelt werden. Fällt der Sensor aus, so schaltet die Vorrichtung automatisch um und steuert die Drehzahl der Viskositätskupplung auf den vorgegebenen Solldrehzahlwert. Wird mit der Vorrichtung eine Viskositätskupplung angesteuert,

die keinen Sensor zur Messung der Ist-Drehzahl des Abtriebsdrehteils der Viskositätskupplung aufweist, so steht kein Ist-Drehzahlsignal 32 an und die Vorrichtung arbeitet automatisch ohne den Regelkreis des Reglers 20.

Patentansprüche

1. Vorrichtung zur Regelung der Drehzahl des Abtriebdrehteils einer Viskositätskupplung (Flüssigkeitsreibungskupplung) eines Kraftfahrzeug-Kühlsystems, insbesondere des Lüfters des Kühlsystems, mit einer Stelleinheit, die die der Viskositätskupplung zugeführte wirksame Flüssigkeitsmenge entsprechend einem Stellsignal steuert, und mit einem Regler, der der Stelleinheit ein Stellsignal in Abhängigkeit von der Regelabweichung eines gemessenen Ist-Drehzahlwertes von einem Soll-Drehzahlwert zuführt, dadurch gekennzeichnet, dass der Stelleinheit das Stellsignal (10) über eine Schalteinheit (28) zugeführt wird, die zwischen einer ersten Schaltstellung, in welcher das Stellsignal des Reglers (20) zugeführt wird, und einer zweiten Schaltstellung umschaltbar ist, in welcher ein Soll-Stellsignal (GPWM) zugeführt wird, und dass die Schalteinheit (38) automatisch von der ersten Schaltstellung in die zweite Schaltstellung umgeschaltet wird, wenn kein gemessener Ist-Drehzahlwert (32) vorliegt.
2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass ein Steuerkennfeld (12) anhand von Betriebsdaten (14, 16) des Kraftfahrzeuges ein Solldrehzahl-Stellsignal (GPWM) berechnet, dass dieses Solldrehzahl-Stellsignal (GPWM) einerseits dem Regler (20) und andererseits über die Schalteinheit (28) in deren zweiter Schaltstellung direkt der Stelleinheit zugeführt wird.
3. Vorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass ein Ope-

rationsverstärker (34) das Vorhandensein oder Fehlen des Ist-Drehzahlsignals (32) feststellt und die Schalteinheit (28) entsprechend umschaltet.



Figur